

EL DIRECTO MADRID-BURGOS

Tiene 276 kms. 12 grandes viaductos y 40 túneles
Se proyecta ponerlo en servicio en 1968

FERNANDO F. SANZ

La explanación dibuja una línea blanca en la ladera de la sierra. Las palas mecánicas remueven la tierra; las apisonadoras allanan el terreno; otras máquinas excavan zanjas para sanear las trincheras. En cada kilómetro de los 276 del ferrocarril Madrid-Burgos se trabaja intensamente. En algunos tramos ya se ha montado la vía; en otros se eliminan las filtraciones de los túneles y se reparan los edificios deteriorados por el tiempo y el abandono. En el largo paréntesis de más de treinta años transcurridos desde que se iniciaron los trabajos, la naturaleza volvió a imponer su dominio sobre la obra del hombre. Las piedras, los puentes hablan de un tiempo que se quedó inmóvil, algo en lo que todavía se atrapa el pasado. Un pasado donde también viven algunos hombres que empezaron a trabajar en el tendido, conocieron sus vicisitudes y ahora, ya viejos en años, ven con cierto asombrado excepcionalismo que la cosa va en serio. Se llaman Nicomedes Redondo, de Riaza, y Julián Ortega, que vive en Gumiel de Hizan, ambos vigilantes de las obras y los mejores cronistas de su historia, de sus desengaños e ilusiones. Se saben palmo a palmo el recorrido, los trozos que ofrecieron mayor dificultad, las características del terreno en cada túnel y los nombres de los ingenieros y contratistas, cuyas tarjetas de visita, manoseadas ya y desgastadas por las muchas veces que las ha mostrado, conserva Nicomedes en su cartera. Y ahora, dentro de dos años, verán al fin pasar el tren por el camino que tantas veces recorrieron a pie. Habrán pasado cuarenta años justos desde que se iniciaron las obras en junio de 1928. Desde entonces tal vez las cosas no han cambiado demasiado en esta llanura rojiza salpicada de prados y robledales, donde la vida discurre lenta y sencilla y el encuentro con alguien es un acontecimiento y una buena excusa para pararse, charlar, preguntar por los conocidos, enterarse de pleitos y problemas, despedirse con una frase socarrona y esperar. Pero a lo lejos, los motores de la carretera que sube hacia Somosierra rugen constantemente. Es el viejo y más corto camino de Francia a Madrid, por donde pasaron Napoleón, las diligencias y también, dentro de poco, el ferrocarril.

GENESIS DEL FERROCARRIL.—Hasta la promulgación en 1926 del plan urgente de cons-

trucción de nuevos ferrocarriles, no existía proyecto alguno sobre el tendido de la línea Madrid-Burgos, por Somosierra. Con anterioridad a dicho plan se había proyectado un ferrocarril de vía estrecha entre Burgos y Aranda, con dos bifurcaciones desde este punto: una, por Cantalejo, hasta Segovia; la otra, por Somosierra hasta Madrid.

Posteriormente también se estudió un proyecto de ferrocarril de ancho internacional que de Madrid iría a la frontera francesa por Somosierra-Coscurita-Castejón-Pamplona-Elizondo-Dax o por Somosierra-Coscurita-Logroño-Pamplona, que, con la prolongación del directo hasta Algeciras, formaba parte de una gran línea que partiría de Francia, atravesaba España, cruzaba el estrecho de Gibraltar por un túnel y el desierto del Sahara hasta Dakar, el puerto africano más próximo a América. Aquel ambicioso proyecto resultó innecesario por el desarrollo de otros medios de transporte, aunque en España surgió como variante el ferrocarril de Madrid a Burgos, por Somosierra, que acorta notablemente la distancia a la frontera francesa.

DESCRIPCION DE LA LINEA.—Las compañías ferroviarias se opusieron a su construcción por considerarlo antieconómico, ya que la región que atraviesa ofrecía entonces escasas posibilidades de desarrollo económico y, sobre todo, porque la nueva línea restaría tráfico a la gran arteria del Norte. También sirvió el proyecto de controversia política como argumento para criticar la realización de nuevos ferrocarriles. Todo ello convirtió al ferrocarril Madrid-Burgos en uno de los tópicos que durante años simbolizaría los proyectos inacabados.

Los supuestos económicos han cambiado radicalmente y algunos argumentos que hace treinta años se esgrimían para la suspensión de las obras, aconsejan en la actualidad su rápida conclusión. La terminación de este ferrocarril, aparte de su trascendencia nacional, es de gran importancia para Madrid. El enorme crecimiento de la capital, donde cada día se agudizan los problemas de tráfico y transporte, sólo pueden paliarse mediante el desarrollo de las redes metropolitanas, complementadas con líneas suburbanas y de cercanías. La conclusión del Madrid-Burgos, ligada a la de los nuevos enlaces ferroviarios de Madrid, posibilitará la descongestión



hacia nuevas áreas hasta ahora desprovistas de ferrocarril y, sobre todo, la puesta en servicio del túnel Chamartín-Atocha corregirá en buena parte la deficiente infraestructura de las estaciones de Madrid, mal comunicadas entre sí y poco aptas para los grandes tráficos de cercanías, tan necesarios en las actuales aglomeraciones urbanas.

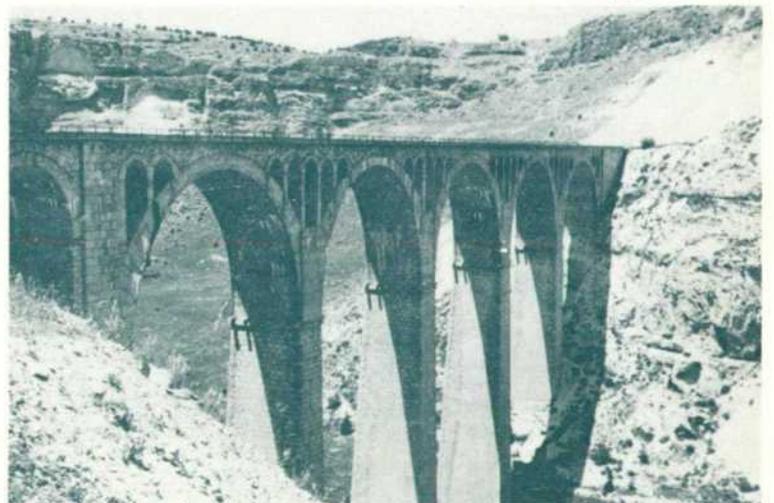
Aparte de estas indudables ventajas para Madrid, en la redacción del Plan de Desarrollo, actualmente en ejecución, se incluyeron las de índole nacional, que justificaban la continuación del Madrid-Burgos en una coyuntura como la actual tan poco favorable a la construcción de nuevos ferrocarriles. Dichas razones eran las siguientes:

—El avanzado estado de las obras: la inversión pendiente es inferior al 25 por 100 del coste total.

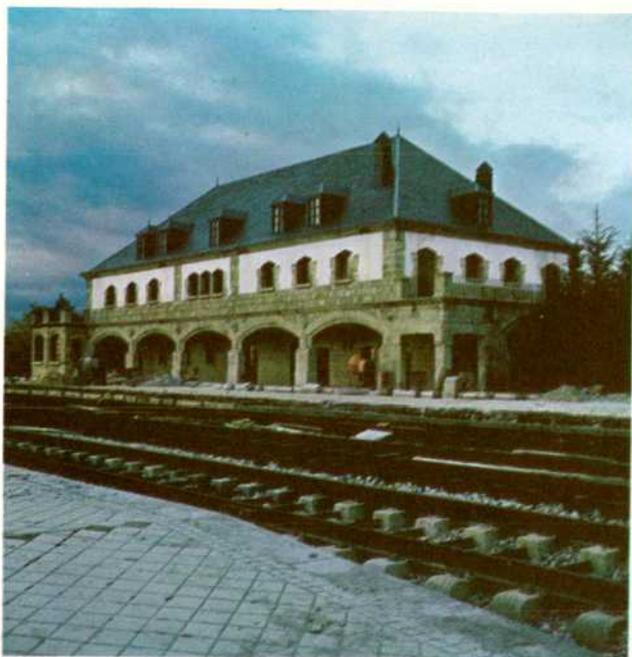
—Un importante acortamiento—85 kilómetros—de las comunicaciones respecto a la actual línea del Norte desde Burgos a Irún. Ello permitirá mejorar la situación competitiva del ferrocarril frente a la carretera en el tráfico de las zonas indicadas, especialmente el de las comunicaciones internacionales a través de la frontera de Irún, que ha aumentado sensiblemente.

—Además, las características técnicas del trazado de la nueva línea son mejores que las de los actuales recorridos por Avila y Segovia. Las pendientes no rebasan las 10 milésimas y, salvo

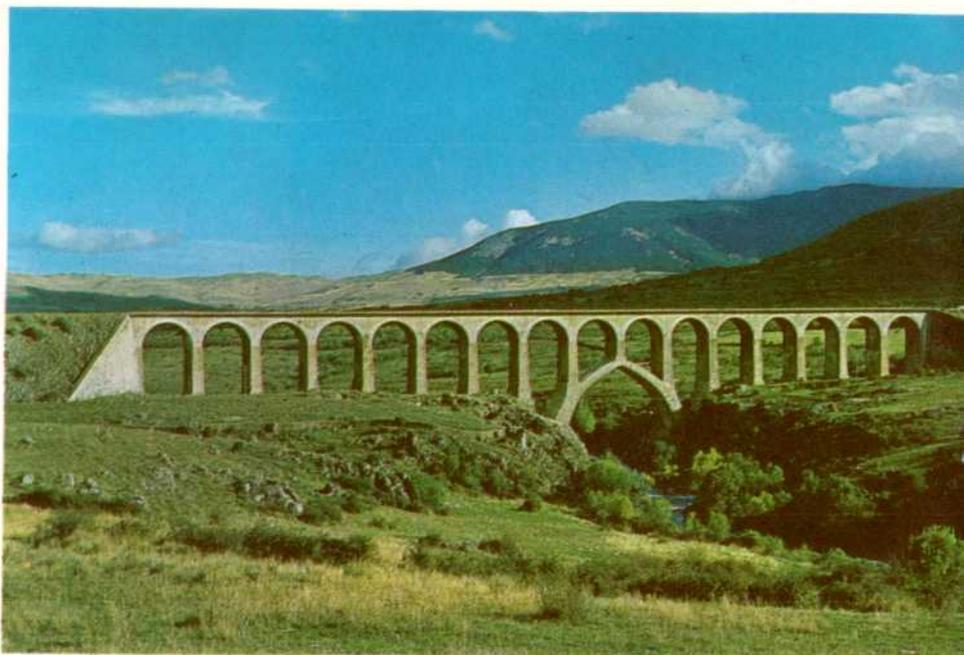
(Continúa en la pág. siguiente.)



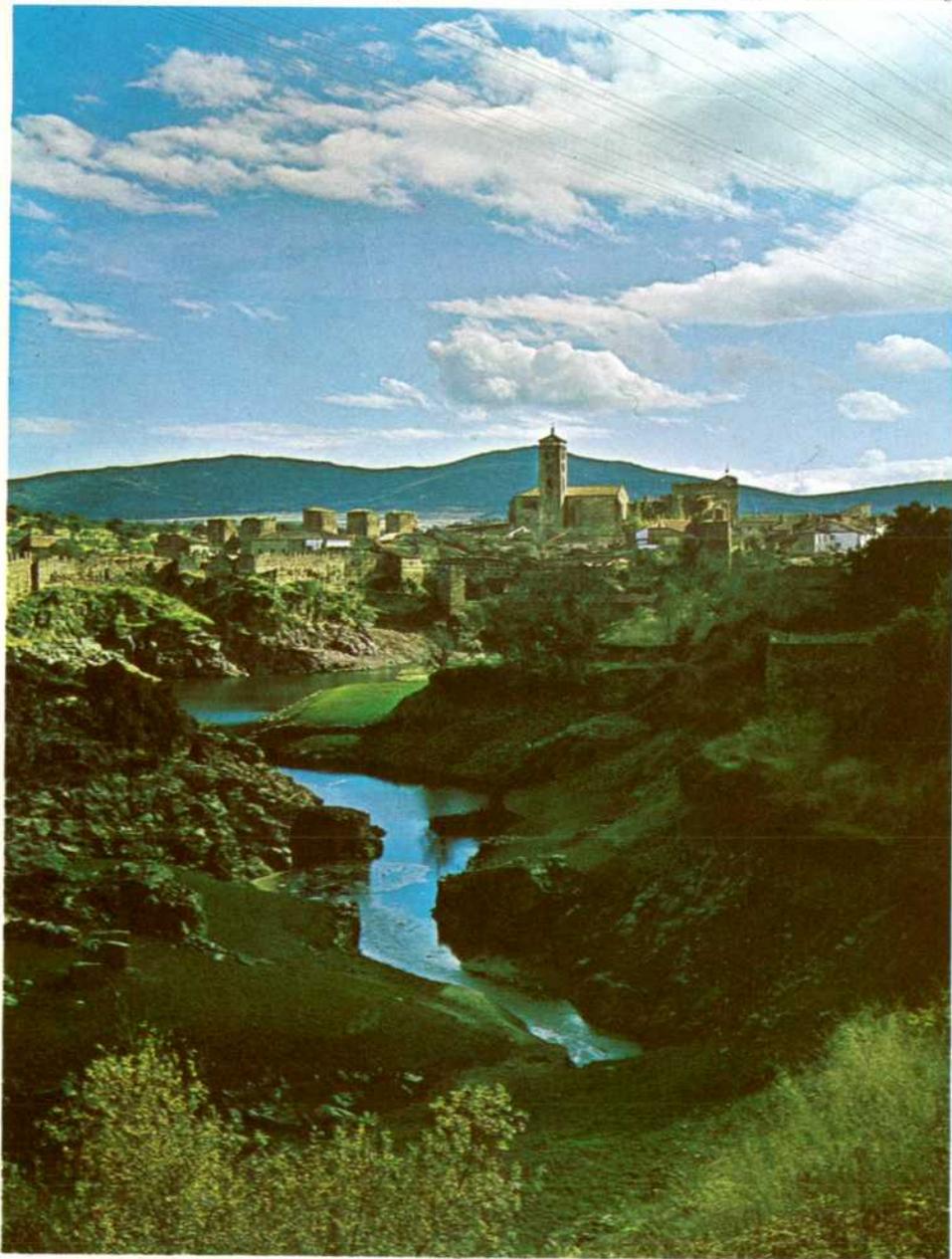
El directo de Madrid discurre paralelo entre las líneas Calatayud a Ciudad Dosante (izquierda) y Madrid a Irún (derecha).—Viaducto de Riaza.



Estación de Colmenar Viejo.



Viaducto sobre el Lozoya.



Buitrago.

EL DIRECTO

(Viene de la pág. anterior.)

alguna excepción, los radios de las curvas no son inferiores a 600 metros. Por ello, el acortamiento virtual es superior a los 85 kilómetros indicados.

—Este acortamiento reducirá entre el 5 y el 15 por 100 el precio del transporte.

—Su construcción—como se ha indicado anteriormente—responde a un plan de conjunto con los Enlaces Ferroviarios de Madrid.

—Permitirá un pleno aprovechamiento de las posibilidades de Somosierra como zona turística-veraniega inmediata a Madrid—posibilidades que hasta el momento apenas han pasado de su estado potencial por insuficiencia de comunicaciones—, en forma análoga a lo sucedido con la sierra de Guadarrama al construirse y especialmente al ser electrificados los trayectos Madrid-Avila y Villalba-Segovia.

—Contribuirá al desenvolvimiento industrial y económico de Burgos, declarada polo de desarrollo en el actual Plan.

—Acelerará el proceso de industrialización de Aranda y facilitará su conversión en ciudad satélite de Madrid.

—Permitirá disponer de otro acceso directo e independiente a la capital de España, de gran valor estratégico.

DESCRIPCION DE LA LINEA.—El ferrocarril Madrid-Burgos será, en ciertos aspectos, el más moderno del mundo en cuanto a las técnicas empleadas. La tierra de la explanación irá compactada, y los carriles, montados sobre traviesas de hormigón, se soldarán en barras continuas de estación a estación. Ya se ha instalado la vía en los trayectos Madrid-Bustarviejo y Aranda-Burgos.

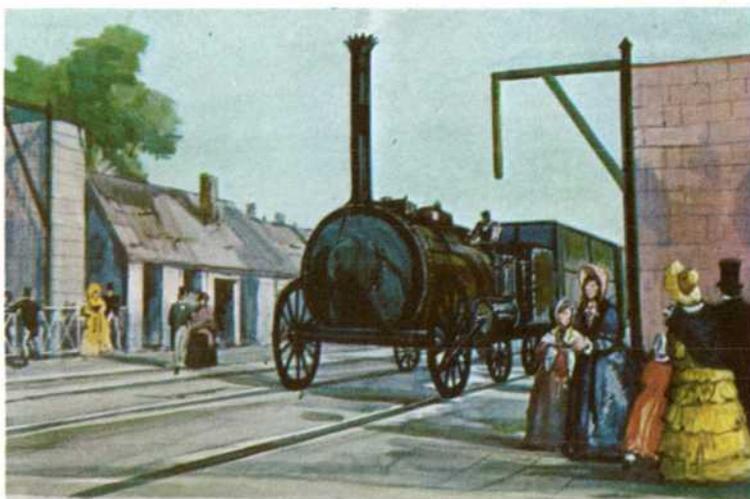
De los 276 kilómetros de la línea, 101 discurren por la provincia de Madrid; 63 por la de Segovia, y 112 por la de Burgos. Desde Madrid, la línea asciende hacia la sierra con rampa no superior al 1 por 100; pasa por Colmenar Viejo, Miraflores, Bustarviejo, Buitrago y Robregordo, donde se inicia el túnel de Somosierra (3.895 m.), que salva la divisoria; baja hacia Riaza con pendiente inferior también a dicho límite, hasta cruzar el Duero en Aranda. Vuelve a subir más suavemente hasta el túnel de Las Carretas, para bajar hasta el Arlanza en Lerma y terminar en Burgos.

Se ha mejorado la estructura de las vías y accesos que coinciden en la ciudad castellana,



Carriles y traviesas en Bustarviejo.

La máquina, el tren y la pintura



Estación de ferrocarril inglesa de hacia 1830 (acuarela de la época).

MADRID-BURGOS

al mismo tiempo que se han ampliado y modernizado sus andenes e instalaciones, complemento indispensable para este empalme ferroviario que en un futuro próximo será uno de los más importantes del norte de España.

OBRAS DE FABRICA.—En la línea hay 12 grandes viaductos. El más alto es el de Riaza, con 58 metros, y el más largo, el de Los Plantíos, de 285 metros. Se han suprimido la totalidad de los pasos a nivel mediante los correspondientes pasos superiores o inferiores. Además, se han perforado 40 túneles distribuidos en los siguientes trayectos: ocho entre Madrid y Bustarviejo, con una longitud total de 1.409 metros, siendo el mayor el del Pendón (427 m.), abierto entre Navalafuente y Bustarviejo. Los siete restantes son inferiores a 250 metros.

El tramo Bustarviejo-Riaza tiene 17 túneles, con longitud total de 14.328 metros. Están en este tramo los más importantes de la línea: el mayor es el ya citado de Somosierra (3.895 m.), seguido por el llamado del Medio Celemin (2.251 m.), a la salida de la estación de Valdemanco, y el de Mata Aguila (2.484 m.), a la salida de Lozoyuela. Todavía existe otro de 1.034 m., llamado Solamojado, poco antes de Buitrago, y cuatro de longitud superior a 500 metros.

El tramo Riaza-Aranda tiene ocho túneles, de ellos dos superiores a mil metros y otros dos con más de 500.

Por último, en el tramo Aranda-Burgos hay otros seis túneles; el más largo, el de Villagonzalo, con 929 m., poco antes de llegar a Burgos.

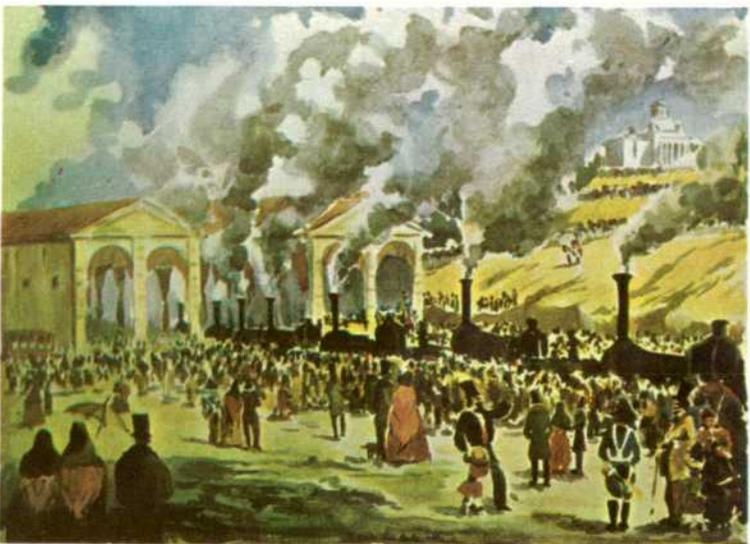
INVERSIONES.—Hasta el 30 de junio de 1965 se habían invertido en la construcción del ferrocarril 3.307 millones (en pesetas de 1960), y el importe de las obras pendientes se calculó en otros 1.613, de los que ya se habían abonado 400 millones. Ello supone que el costo de las obras pendientes es menos del 25 por 100 de las cantidades invertidas, lo que justifica plenamente la necesidad de concluir las en el plazo más corto posible.

DOS AÑOS.—Construida totalmente la explanación, las obras de fábrica, muelles y estaciones, y efectuados los acopios de balasto y piedra a lo largo de la línea, los trabajos a realizar son, principalmente, los de reparación de los desperfectos. Al mismo tiempo, durante estos últimos años se ha modificado el criterio que se siguió durante la construcción del ferrocarril. La necesidad de aumentar las velocidades comerciales ha obligado a aumentar los radios de las curvas y a establecer transiciones, lo que implica rectificar el trazado. El hecho de que el ferrocarril será de vía única y se cuenta con una explanación en doble vía facilita dicha operación. También ha sido preciso realizar reparaciones en algunas obras de fábrica, sobre todo en los túneles donde hay que cortar las filtraciones. Por último, el nuevo tipo de vía, con carril de 54 kilos por metro y traviesas de hormigón, exige un balasto de menor tamaño, por lo que se precisa remachacar el acumulado.

Todos estos trabajos preceden al tendido de vía y a la instalación de señales y comunicaciones, por lo que el plazo de dos años fijado para su terminación es realmente muy breve.



La gare de Saint-Lazare, de Claude Monet (1870).



Inauguración del ferrocarril de Madrid a Aranjuez (1851) (acuarela de Del Campo).

(Ilustraciones correspondientes al artículo de Figuerola Ferretti; que aparece en la siguiente página).